



STASJONSPOSTEN

Medlemsblad for Horten & Omegn Veteranvognklubb
Gamle Borre Stasjon, Kirkebakken 1C, 3184 Horten

Nr.

72/73

24. nov. 2017



Innspill til "STASJONSPOSTEN":

Har du innspill til vårt medlemsblad, kontakt redaksjonen:
Morten Næs og Knut Bugaarden. E-post: post@hovk.no

Styret og redaksjonen informerer

Så er vinteren her igjen. Stasjonsposten er nå tilbake med et dobbeltnummer. Sommeren gikk fort og mange har nok gode minner fra turer med veterankjøretøyet og hyggelige treff. Vi har arrangert 2 utstillinger og var veldig heldige med været i år. Det ble en stor suksess. Mer om dette i neste nummer.

Ellers har det vært mange arrangementer i og utenfor fylket vårt. Noen av disse er omtalt i denne utgaven og neste.

En morsom artikkel fra Knut har vi fått plass til denne gangen, samt en omfattende artikkel skrevet av Sverre Christoffersen om vårt mangeårige medlem Per «Buick» Johansen. God lesning.

I kalenderen på hjemmesiden www.hovk.no finner du alltid oversikt over arrangementer som kan være interessante å delta på. Har du tips om andre – gi beskjed til oss.

Nye medlemmer

Vi ønsker følgende nye medlemmer velkommen til klubben vår:

- Hans Pettersen, Horten
- Svend Olaf Strømnes, Tolvsrød
- Jan Petter Fadum, Horten
- Willy Nilsen, Åsgårdstrand

En samling anekdoter fra turene Tønsberg - Trondheim

Tekst: Knut Bugaarden

Året 1972 var et omveltningens år, jeg fullførte gymnasiet, havarerte med en kamerats Opel Olympia 1952 mod på Europa tur, flytta hjemmefra og kjørte til Trondheim for første gang i mitt liv. Siden den gang har det blitt utallige turer. Jeg skal på de følgende sidene servere en del sanne, men frodige historier fra et langt liv som Trondheims farer.



Egen og andres bilpark bestod den gang av: Citroen ID 19, Cortina 1200 64 mod, Anglia 105E, Folkevogn 1200 fra 50 tallet, Fiat 850 Spesial, Morris Mini 1000, Austin 1100, Opel Kadett B, og ikke å forglemme min egen Taunus 12m 1500 65 mod. Biler man i dag ville vært urolig for å legge i veg med mhp sikkerhet, kjørte en den gang forbi 2 og 3 biler i strekk med.

Hvordan har det seg at tidene vi brukte på turen på 70 tallet er raskere enn dagens. Bilene er bedre nå, grusveger er retta ut og asfaltert, det er høyere fartsgrenser nå enn da, MEN det var mindre biler og - kontroller den gangen !

De små anekdotene som familien hører hver gang, har jeg nå tenkt å servere dere.

Anglian er først ut, på en tur hjemover datt eksosanlegget av like før Soknedal. Det var en grusa plass der og gutta greide med stor møyse å få hengt det opp igjen. En time forsinka er de på veien igjen, og oppdager at bak svingen 100m lenger framme står det en bukk de kunne ha benyttet, ekstra ergerli !! For å ta igjen noe av det tapte øka farten..... litt vel mye for inn mot Soknedal går brua over elva skarpt til høyre, de har ikke mulighet til å klare svingen.....MEN ved inngangen til svingen går det en gårdsveg oppover åsen rett fram, ingen bil motgående... flaks sa.....

Vi hadde innlevering av oppgaver på lørdag på NTH den gangen så helga varte fra lørdag kl 11.00 til Mandag kl 08.00. En klar utfordring for gutta med dame i Tønsberg!

Men hvis det var en av bilene som kunne klare det var det Cortina'en. Den hadde fått satt inn en Corsaire 1500 GT motor, men beholdt 1200 girkassa, turtallsmaskin med høy gir utveksling ga langsom aks, men fresk toppfart. 5 guttær fra Vestfold spleisa på drivstoff og så la vi i veg denne oktober lørdagen.

På broa før Støren fikk vi første advarsel, en kjempesladd inn på broa, MEN sjåføren håndterte den mesterlig, ingen grunn til panikk. Ved Ulsberg blei det snøføre og ved Inset kom sladd nummer to, den var umulig å ta inn og vi snurra og rygga ut i ei grunn grøft 20 cm fra en telefonstolpe! Flaks sa Da bilen skulle kjøres opp av grøfta holdt den på å kjøre utfor en 3m skrent på motsatt side! Grunn til panikk, fra midten av baksetet mente en av gutta at pga sommerdekk og kram snø burde vi ikke kjøre over 60 km/t før vi møtte bar veg igjen, alle var enige.

Før Alvdal blei grusvegen bar og forslagsstilleren foreslo med et smil å legge på 100 km/t. til 160!! Sjåføren bekrefta ordren og gira ned til 2. gir bytta til 3. ved drøyt 100 km/t , da begynte karen i midten å angra på uttalelsen, og spurte meg hva det bodde i denna bilen.

Mellom Atna og Koppang blei det hevda at det var raskest å kjøre øst for Glomma, her gikk det en grusveg som tømmerbilene brukte. Vi la iver i fartsgrensa som var 80km/t. Så på en bakketopp møtte vi ei folkevogn kjørt av en av Kjell Aukerusts figurer, jeg så han lukka øynene, MEN her var vegkanten valsa ut av tømmerbilene så en sladd ned i "grøfta, langs granaleggene og vi hadde passert mannen, flaks sa

Ved Kløfta begynte motorvegen til Oslo i de dager og den slutta ved Alnabru og begynte igjen ved Vestbanen og slutta ved Drammen. Det var blitt kveld og mørket hadde senka seg, men med 90 km/t hvem klager? En Ford Escort 1300 GT yppa seg og slik gikk ikke upåakta hen, når man kjører super ss rally gt..... Så raskt har ikke jeg kommet til Oslo før, kjørte mellom to rekker av lys hvite til venstre og røde til høyre, godt onkel var hjemme den kvelden, flaks sa

En bekjent skulle seile familiens skøyte Bror 1 langs kysten og trang en til å kjøre bilen sin, en Fiat 850 Spesial hjem for sommeren. Jeg meldte meg og skulle kjøre hjemover etter siste eksamen. Kom ikke av gårde før over kl 17.00 så dette måtte gå jevnt fort, da jeg planla en tur til kjæresten før midnatt. Ved Tynset tok jeg igjen en Toyota Crown med en familie i, far i 50 åra kjørte. Å komme forbi på datidens grusveg med 47 hk til rådighet var vanskelig, og når bilen foran piska langt flere hester hver gang jeg prøvde, blei det nesten umulig. MEN jeg kjente vegen og visste at det kom ei rak slette etter neste sving. Slapp meg 50 m bakover og begynte å akselere før svingen slik at jeg hadde 30-40 km/t større hastighet enn Toyotaen da jeg kom ut av svingen, sletta var klar så jeg ga det jeg hadde, overrumplingen virka, MEN rett forut hadde veiskrapa hevet skjæret og lagt igjen en 20 cm høy grushaug. Fiaten grov opp grusen og sendte store mengder over Toyotaen..... til pass tenkte studenten. Bensintanken på Fiaten romma 25 liter og i Alvdal etter 19 mil var tanken tom, 850 kubikk

krevde sitt. Mens jeg fylte hørte jeg en nydelig brumming på vegen bak meg, Toyotaen passerte, samme lekse igjen regna jeg med? MEN nei, da jeg tok dem igjen snudde mor og datter seg for å ta det olja lynet i nærmere øyesyn, og faren han hadde lært og blinka studenten forbi. Ved Rena hadde jeg tenkt å ringe kjæresten og varsle at det kom til å bli seint, men bilen var glovarm etter hardkjøret og var vond å starte når den var varm. Det endte med at jeg parkerte ved siden av telefonkiosken, på fortauet foran brannstasjonen, med motoren i gang. Men før jeg skulle ringe måtte jeg slå lens, eneste mulighet her var bak brannstasjonen ved steingjerdet på gravunden i Rena sentrum! Kom ikke fram på telefonen, men det sto en mann ved Fiaten da jeg kom ut av telefonkiosken. Han presenterte seg og var lensmann i Rena, så han syntes han måtte reagere på en så hårete parkering. Jeg forklarte dilemmaet, og det blei etter hvert en hyggelig samtale, med ønske om god tur videre. Kom hjem kl 00.30, hadde brukt ca 80 liter bensin på de 63 milene! Hekken på bilen var full av sot så den måtte rubbes og poleres før overlevering, men motoren var som ny sa eieren!!

Påska 1973 skulle jeg sitte på med en Citroen ID19 (ei padde). Bilen var smekk full av 3 karer og sjåførens stereo anlegg. Vi kjørte Østerdalen og hadde skikkelig fått opp siget da vi møtte det første tælalivet, ei 20 cm homp omtrent som dagens fartsdumper bare lengre. Hydrolastiken prøvde å ta unna, men det blei ikke nok så vi svedde ut som Henning Solberg, og landa med et brak 15 m lenger framme. Kompis i baksetet så ikke hompla og smalt rett i glassfibertaket, ikke godt men han klaga ikke. Bilen greide seg forbløffende bra, men en av trykklokkene i hydrolastik systemet sprakk så det gikk med litt hydraulikkvæske resten av turen.

På turen tilbake var det et farlig føre, så ut som bar veg, men folk sparka på det! Etter Kvikne på veg opp fjellsida var det vegarbeid og autovernet var erstatta av en lav gruskant. Plutselig, i en høyresving, kom sladden, den var tett på 90 grader og nummeret før vi snurra, men sjåføren kontra lynraskt og som i sakte film kom vi oss på rett kjølg igjen. Hadde vi snurra hadde det vært slutten, utfor kanten var det 100m ned i elva.

I 1975 kjøpte far ny bil, en Audi 80 LX og jeg overtok 12m'en som den gangen hadde gått 75000 km, og var i følge far trunes til å soppe når som helst.

Vi pleide å si at vi kom fortare fram enn toget. Start fra Trondheim kl 05.00 om morgenen og hjemkomst i Tønsberg kl 12.00, var oppskriften i mange år.

Husker spesielt en hjemtur en juleferie, det var meg og en bekjent som var kommet til Dal ved Eidsvoll. Vi lå bak 3 trailere i mørket, men det var en lang rett strekning så vi tro til. Plutselig blei jeg var at det bare var 2 trailere foran !! Jeg tro det jeg kunne på bremsen idet 8 taklys på en møtende trailer kom opp av dalsøkket...MEN vi rakk å komme oss inn bak traileren i tide.... Flaks sa Oppturen etter jul var i snøstorm, husker at svigerfars TV antenne var blåst ned. Da vi kom til Koppang var veien kun brøytta på venstre side så vi kjørte der på rettstrekke og bala oss gjennom 20 cm snø i høyrefila i svingene. Godt 12m'en alltid har vært fantastisk på vinterføre.

Ikke alle turene var en kamp mot klokka. Turen med Austin 1100, 3 kamerater og 96% sprit til et gilde i Slagen, var spennende, men hadde fokus på å komme trygt fram. Vi tok på 2 damer som haika, de trodde vi tulla, men vi fylte mellomrommet mellom setene med klær og den andre dama satt delvis oppå meg i baksetet ved siden av kassa og kaggene med drikkevarene. Det var jo tross alt en 5 seter. Damene blei litt betenkt når sjåføren lurte på om vi kunne ligge over...I Drammen skulle bileieren på visitt til ei venninne så jeg kjørte bilen det siste stykket. Nødprosedyren ved uhell var å komme seg ut å tenne ei fyrstikk.

Etter ekskursjon i 4. klasse var 12m'en tungt lasta med en kamerats sykkel på taket og hans vinterforsyning av poteter og grønnsaker i bagasjerommet. Nord for Berkåk ved campingplassen som ligger ved E6, kom vi rundt en sving og oppdager ei ku tvers over kjørebana, Det blei full skrubb, men avstanden var for kort til å stoppe, og det kom bil i møte, så feltbytte var utelukka. Det virka som hu Dagros fatta situasjonen, for hu dreide rundt og stilte seg på gulstripa. Bilene passerte på hver sin side og alle var letta, flaks sa.....

På tampen en liten sann tog historie fra 60 tallet. Første semester på NTH blei for Maskinavdelingen avslutta med eksamen i Teknisk økonomi. Deretter skulle en rekke studenter på toget til Oslo. Konduktøren samla de i siste vogn slik at de ikke forstyrre de andre passasjerene. På Oppdal var det i de dager et litt lengre stopp og studentene stilte seg i kø for å kjøpe øl. Så blei avgang annonsert, men karen som sto sist forsikra at toget venta på alle. Stor var overraskelsen da toget kjørte, MEN siste vogn sto igjen på stasjonen !! 10 minutter seinere kom toget ryggende inn på stasjonen og kobla på siste vogn der nå alle studentene hadde fått sin velfortjente øl. Det viste seg at sistemann i køen, hadde hatt sommerjobb i NSB. Han kobla fra vogna ved ankomst for at alle skulle rekke å få kjøpt øl. Det hører med til historien at NSB sendte regning på 600 kr til maskinavdelingen, det blei ca 10 kr/mann det syntes studentene var OK!

Har fremdeles mange venner i Trondheim, så vi er der årlig. Turen tar nå 8-9 timer kjøretid mot 7 timer som rekord på 70 tallet. Men A6'en bruker 0,56 l bensin /mil til tross for dobbelt vekt og 150 hester.

En ting er imidlertid helt sikkert, uten en viss porsjon flaks hadde vi ikke vært i levende live i dag!

Ekebergmarkedet høst 2016 og vår 2017

Om sommerværet var dårlig i både 2016 og 2017 så ble høsten desto bedre. Lørdag i september ble Ekebergmarkedet igjen arrangert og været viste seg fra sin aller beste side. For oss som har vært her noen år er det alltid like spennende å se alt som tilbys på det store uteområdet. NVK gjør en flott innsats for vår hobby. Flere medlemmer ble observert i løpet av dagen, men de fleste hadde nok kikket mer enn handlet. Mange artige biler og motorsykler var også å se og bildene får gi et lite inntrykk av en flott dag i Oslo.



Veteranbildagen i Hurum 2017

Det har også blitt en tradisjon å samles i Hurum på høsten. I år som tidligere år var det en gjeng fra vår klubb som tok turen til Hurum. Det inkluderer også en liten ferjetur og vel fremme i Hurum møtes man i Tofte sentrum. Hovedgata stenges for noen timer og bilene stilles ut til beskuelse. Mange folk tar turen denne dagen. Etterpå er det kortesje til Tronstad Gaard hvor alle deltagerne med biler får servert et måltid grillmat, og dessuten kan gjøre seg kjent med gårdens historie blant adelsmenn og kremmere. Hurums Historiske Samlinger (museet) på gården var også åpent denne dagen.



Damenes aften 2017

Man pleier å si at jul er det hvert år, men Damenens Aften er det bare en gang i året. Og det er det mange som ikke lar gå fra seg. Det setter vi stor pris på. Damene blir behørig traktert med pizza og noe godt i glasset. Kaffe finnes også og det er kun kaker nå som mangler for en helaften. Det får bli i år. Vi fikk nydelig pizza som bestod av både pizzasaus, ost, kjøtt og grønnsaker. Andre hadde kjøtt, grønnsaker, pizzasaus og ost. Og jammen hadde vi en type som bestod av grønnsaker, ost, pizzasaus og kjøtt. Utvalget var det med andre ord ikke noe å si på. Praten gikk livlig rundt omkring ved bordene. Vi måtte nesten blinke med lysene for å få folk til å gå hjem og det får vi ta som et godt tegn på at dette er et populært arrangement. Tusen takk til alle som bidro og ikke minst de som stod for oppvasken etterpå.



SKIKKELIG restaurering i 50 år

Tekst/foto: Sverre Christoffersen, Per Johansen

Self made man

Vi snakker om Per Johansen, best kjent som Per «Buick». Erfaringen hans startet tidlig. Fra han var ca. 15 år ble han gradvis selv lært bilelektriker. Etter hvert fikk han jobb på Ryes Auto i Horten, og oppgavene hadde stor spennvidde. Han fikk erfaring med elektrisk, elektromekanisk og mekanisk utstyr og reparasjoner, som f.eks. var knyttet til motortorpedobåter, biler, og marinens fartøyer. Erfaringen ble etter hvert stor nok til at han startet sin egen virksomhet i Horten, med hovedvekt på reparasjon av forgassere og bilelektro. Men, sier han, «etter hvert ble det også alt mulig annet innen mekanisk og elektrisk... og vel så det!»

Per var også i en periode bilteknisk ansvarlig for brannbilene i Horten.

Oppstart av eget verksted krevde startkapital, men det var ikke aktuelt å låne. Noe av startkapitalen kom ved å selge en stor, staselig åpen 1929 Ford Lincoln, som han hadde restaurert. Han fikk kr.10.000 for den. I dag er den i USA, og har meget høy verdi. Dette salget har han angret på i ettertid. Mitt lille bidrag til Pers inntekt var å kjøpe en 1956 Volvo PV444 av ham. Det var min første bil.

Skikkelig restaurering varer, og det syns

Per har restaurert et betydelig antall edlere veteranvogner. Disse bidrar godt til dagens historiske bilpark. Store ord, men resultatene taler for seg selv: De fleste bilene (alle?) er kjøreedyktige, og samtaler med Per og med hans kunder, bekrefter at bilene er i bruk. Grundig restaurering går mye på å plukke bilen (eller andre objekter) helt ned, og så bygge opp igjen til nær original. Originaldelene bør brukes/repareres, men selvfølgelig er gode repro-deler ok. Der det ikke er spesielt synlig kan også moderne materialer og løsninger benyttes for å forbedre kvaliteten, driftssikkerheten, levetiden og/eller bruksgleden. I alle fall, oppskriften er å vite hva du driver med, og å gjøre det skikkelig. Som i alle virksomheter er det også viktig å vite hva du ikke skal/bør gjøre selv. Da må jobben settes ut, og en må vite hvem som kan hva. Dette har Per orden på. Han har i dag trappet ned og utfører kun enkelte jobber for tidligere kunder.

Alt skal virke, og resultatet skal lyse

Dette er Pers mål og det realiseres. For ordens skyld tar vi en liten konkretisering av «alt» som skal virke, i hvert fall det viktigste (tilfeldig rekkefølge):

Motor, styring, bremses, støtdempere, forgasser, mekaniske overføringer, gir, clutch, evt.

automatkasse, kardang, differensial, oljepumpe, kjøling, varmeapparat, horn, starter, generator, elektrisk anlegg, (irring må vekk!), vinduspussere, instrumenter og givere, dørlåser.

Det skal ikke bare virke. Det skal virke uten lekkasjer (fra kjølevann, luft, olje, eksos, bensin, m.m.), vibrasjoner, ubalanser, ulyd og slark. Dessuten skal kjølesystemet fungere godt, og motoren skal gå nydelig. På toppen av dette skal det også se pent ut til slutt; motorrommet, karosseriet interiøret, bagasjerommet og understellet. Og sist men ikke minst: Karosseritilpasninger er svært viktig! Et lite eksempel: Når vi f.eks. har flere skruer av typen med ett spor, og skruene er lett synlige, står de med sporene i samme retning. Noe annet blir rotete!

Vær så god, oppskriften på skikkelig restaurering er gitt, men kokeboka krever lang erfaring i faget. Ved restaurering dukker alltid spøkelser opp. Mer om dette i slutten av artikkelen.



Restaureringer og reparasjoner i 50 år

Per har kjøpt, reparert, restaurert, eid og solgt veteranbiler i ca. 50 år. Det begynte rundt 1954. Noen av Buick'ene han selv har bygd opp og eid over tid er følgende: Buick 1927, 29, 38 (3 stk.), 46, 50, 52 og 58.

Andre merker, som han selv har hatt over tid, er Maxwell 1923, Ford 1932 -V8, DeSoto 1937, Lasalle 1938, Minerva 1912 (denne har han fortsatt, Cadillac 1926 (åpen), Northern 1905.

I kategorien «store restaureringer», (med blant annet mye treverksarbeide), nevner han 1910 Overland, 1912 Minerva; Buick Century 1930 sedan, Studebaker (åpen) 1931, Packard (åpen) 1932, Chevrolet (åpen) 1933. En stor restaurering (uten treverksarbeide) var 1953 Buick Skylark. Den eies av Kåre Kjeldsberg i Horten, og står på Horten Bilmuseum.

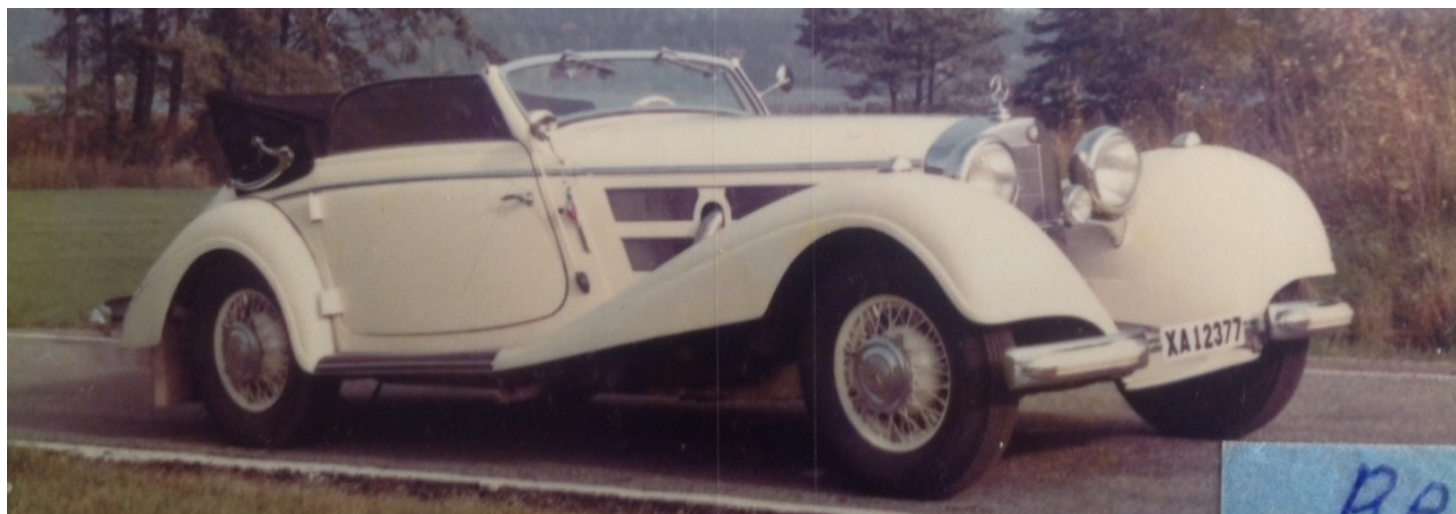




1 Maxwell 1923	1 Jaguar 1937
1 Ford 1932	1 Ford H. H. 1927
1 Cadillac 1938	1 Ford H. H. 1930
4 Buick 1938	3 Ford H. L. 1928
2 Buick 1950	1 Minerva 1913 V
1 Buick 1952	1 Chrysler 1939 V
1 Buick 1954	1 Oldsmobile 1941
2 Buick 1958	1 Chevrolet 1947 3t. A.V
1 Buick 1927 V	1 Pontiac 1953
1 Buick 1929 V	1 De Soto 1937
7 Chevrolet L 1986	4 Opel Rekord 1960
2 Chevrolet L 1946	1 Ford Taurus 1965
2 Chevrolet V 1939	1 White Last 1946
1 Chevrolet V 1952	1 Bedford Last 1962
2 Chevrolet L 1951 14t	1 De Soto 1951
4 Volvo PV 1956	1 Chevrolet 1954
1 Volvo Amazon 1968	1 Plymouth 1933
1 Cadillac 2st. 1937	Mazda 1975
1 Cadillac H 1926 V	Mazda 1985
1 Lincoln H 1929	Toyota 2004
	Volvo Last 1975



I tillegg til dette er det utført en rekke motoroverhaling, reparasjoner og del-restaureringer. I kategorien «dummeste restaurering» nevner Per en 1964 Mercedes 300. Han måtte lage hele rammen på nytt !. Bilen var ikke verdt dette, men eieren synes den var så flott. I kategorien «dyreste» biler, som Per har restaurert, skal vi over til en helt annen Mercedes, nemlig en 1936 540K. Det var 60-70 prosent helrestaurering. 540K er i klasse med Bugatti, og omsettes for flere millioner dollar på bilauksjoner. Se bilde.



Liten oppsummering

«Alle har jo sitt favoritt-bilmerke og fra sin favoritt-epoke», sier Per. Og motivene for å gå løs på restaurering er mange, og alltid interessante. Men for Per er det ikke laget skikkelige biler siden 1958. Alt etter det er uinteressant! Da skulle det være klart.

Ikke alle vet hvor fornøyd de bør være, de som har hatt bilen til større eller mindre jobber hos Per. Bare enkelte forstår hva jobben består i, og hvordan den er løst, men Per forklarer alltid jobben for kunden. Noen er interessert og vil lære. Per har god samvittighet for timene han har måttet bruke. Jeg har registrert at enkelte ikke er flinke til å berømme Per når de viser sine biler. De tar for mye av æren selv. Per sier ikke noe om dette, men det han vet, er at resultatene varer og varer. For ham er dette viktigst. En pålitelig veteranbil gir kjøre glede, tur- glede og eier- glede. Apropos tur- glede: På flere tur-løp og fellesarrangementer har jeg sett Per i aksjon når han har hjulpet deltakere med å reparere feil på stedet, slik at turen kunne gjennomføres.

Vi skal se litt på hva Per driver med i verkstedet i dag.







Ikke lurt og ikke lett å slutte helt med restaurering!

.... og derfor er Per for tiden i gang med et prosjekt for en tidligere kunde. Han bruker god tid og jobber når det passer. Det er en ganske omfattende jobb, men vi går ikke i detalj her. Imidlertid viser vi noen bilder av prosjektet pr. desember 2016.

Ikke redd for spøkelser

Det er alltid spøkelser ved restaurering, og det trengs andre klarsynete enn de i programmet «Åndenes makt». Per har evner som fjerner onde ånder i biler. Noen spøkelser er gamle kjenninger, men det er alltid noen nye. Per er ikke lenger redd for disse. Vi skal se på noen, av flere tusen. Metoden for utdrivelsen av disse er dessverre bare lagret i Pers hode. Det er ikke bare å slå opp på «nettet». En kamerat hadde kjøpt en veteranbil, og gledet seg over at forstillingen var tett og fin. Per tenkte sitt. Han rengjorde forstillingen, og fjernet alt gammelt fett som hadde «forsteinet» seg. Det ble nedtur for eieren. Det var masse slark.

Et annet spøkelse var i en motor som gikk dårlig, og som gjorde eieren fortvilet etter at flere hadde forsøkt å finne feilen. Per analyserte, og fant ut at ventilfjærene var blitt for slakke. Etter utskifting ble alt så mye bedre! Et tredje spøkelse var i en 1946 White lastebil. Den hadde alltid svært tungt for å starte. Mye ble forsøkt. Per tok saken. Han lot starteren gå i flere minutter. Per holdt hendene rundt startkablene. De var tykke, og så helt like ut, men den ene var glovarm. Forklaring: Den varme kabelen hadde mye mindre ledningstverrsnitt. Ny kabel, og bilen startet lett.

Nok et spøkelse: Da jeg startet opp sist vår gikk den ene Buicken stygt på tomgang. Etter mine famlende forsøk på å fikse dette, ble Per redningen. Han hørte at flere sylindere var døde. Det stemte, hele 4 av 8 sylindere var døde, og forklaringen var at den ene av tomgangsdysene (for sylindere nr.1,2,7,8) var tettet til av et metallspen. Lite spøkelse kan velte stort lass! Det kunne også ha vært eksos-sprekk i innsugningsmanifolden for sylindere 1,2,7,8. Da ville tomgangen også bli dårlig. Heldigvis var det ikke sprekk.

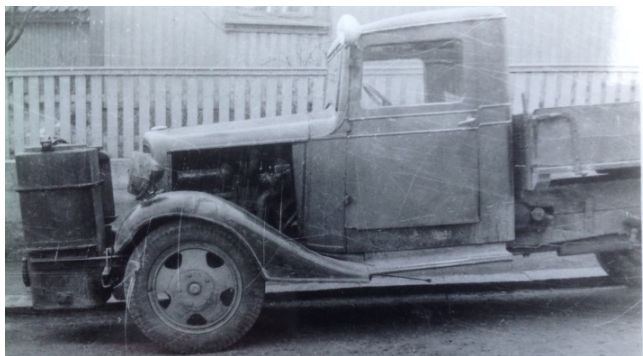
Per startet min interesse for veteranbiler, og for bilmerket Buick

Jeg kom i kontakt med Per på slutten av 50-tallet i Horten. Hele byen kjente til ham og hørte ham også: Med sin en-sylindrede, 500 ccm Rudge motorsykkel braket og dundret han gjennom byen. Han hadde også en nydelig svart Buick 1950, som forresten lever i beste velgående. Den gikk over en million km før motoren ble boret og overhølet. Hva den bilen tålte er det bare noen få som vet, og vi avslører dette på slutten av artikkelen. Per testet sine kjøretøy til det ytterste. Buicken tålte utrolig behandling. Dette bidro sikkert til hans forkjærlighet for merket Buick. Han hadde i en periode diverse ulike biler lagret på gården til min onkel. Jeg ble imponert over bilene, som stort sett var amerikanske. Etter mange år, i 1994, var det en 1951 Buick til salgs i Kongsberg, der jeg bodde og arbeidet. Jeg ringte Per og spurte om han kunne vurdere bilen. Han husket meg, og det ble et hyggelig gjensyn. Bilen var fin, men trengte reparasjoner. Det ble kjøp, men kun fordi Per var innstilt på å hjelpe meg. Siden den gang har han, med delvis innsats fra meg, totalrestaurert 2 stk. Buick 1938, og

reparert/overhålt 2 stk. Buick 1951. I dag har jeg en av hver, og de bare går og går. Jeg fulgte med under restaurering og reparasjon av bilene, og Per tok om sagt tid til å forklare sine løsninger underveis. Undervisningstimene hos Per gitt meg interesse og en viss innsikt i dette omfattende fagområdet.

Per vokste opp i nærkontakt med bil

Pers far hadde lastevogn, Chevrolet, og drev med transportoppdrag.



Bildene av bilen er fra slutten av krigen, og bilen hadde påmontert vedgass-generator. Den ene lykten er blendet. Blending var påbudt. For å få frontlyset forbi generatoren er lyktene flyttet ut på skjermene. Lastepanet kan tippes, ved hjelp av håndsveiv! Men å fylle lastepanet var en fæl jobb sier Per. Han hjalp faren mye, og husker godt at en skuffe sand ble til intet på lastepanet.

Ulykken i 1954

Vi avslører her en hemmelighet. Per fliste av gårde på Semslinna (en rett strekning ved Tønsberg) i ca. 180 km/t. Da eksploderte det høyre fordekket, og det som nå skjer i langsom kino er følgende: Først kvister han ned en telefonstolpe, så en til, så en til, så en til. Etter at fire stolper er truffet, «banker jeg inn i en slags forgreningsmast», og velter over på taket, sier Per. Bilen ble tauet inn til Bergans Auto, og der sto den i vinduet en tid til skrekk og advarsel. Per sier at Harry Nylén, som jobbet på Bergans Auto, sannsynligvis husker dette. Per tok jobben med grovretting av karosseriet, men finrettingen ble utført på verksted. Rammen var i orden! Resten av reparasjonen utførte Per, med nye vindusglass og mye, mye mer.



Kalender:

18:00	Hovk Julebord
tirsdag, 28. november	
18:00	Bilprat og Kaffe
tirsdag, 5. desember	
18:00	Bilprat og Kaffe
tirsdag, 12. desember	
18:00	Bilprat og Kaffe
tirsdag, 19. desember	
18:00	Bilprat og Kaffe
søndag, 27. mai 2018	
11:00	VETERANKJØRETØY UTSTILLING på Gamle Borre Stasjon Kl 11:00 -
søndag, 3. juni 2018	
12:00	Engelske sportsbiler på Stokke Bygdetun
søndag, 10. juni 2018	
12:00	Ford treff i Horten på Gamle Borre Stasjon i regi av VestFord
søndag, 26. august 2018	
11:00	HOVK Veterankjøretøy utstilling høst 2017

Følg med på www.hovk.no for flere kalenderoppføringer. Vi finnes også på Facebook!

Vi benytter samtidig anledningen til å ønske alle en riktig god jul og et godt nytt år!



Vi støtter Horten & Omegn Veteranvognklubb:

 C Kristoffersen & Sønn AS Storgt. 35, 3182 Horten Tlf: 33 04 64 11	 TK-Trading AS, Knatten, 3180 NYKIRKE Tlf. 33 07 82 66, Fax. 33 07 80 84 Kvalitetsstyrverken til alle anledninger hele året.
Vestfold Antirust ☎ 33 33 25 99 ☎ 930 32 091 ✉ info@vestfoldantirust.no 📍 Hortensveien 275, 3157 Barkåker 🕒 Mandag–fredag 7:30–15:30	ODD HEIBERG  Tlf: 33 04 13 20 • Mob: 900 46 005 Hos oss kan du ha billigste priser eller avtalspris, du har alltid et smil på len, og er selvfølgelig mest mulig i skedd.
DRY ICE CLEANING SERVICE AS INDUSTRIRENGJØRING PÅ SITT BEST ! Vi utfører bløtrensing av forskjellig art, ved bruk av naturprodukter som f.eks. Tennis, Soda, Marmor, Glass, Sand, Kalk, Vann... 90523232 post@dryicecleaningservice.no	Glenn's Bildeler a.s OLLEBAKKEN 9 HORTEN Tlf. 33 04 27 70 Glenn Østby Tlf. 928 42 770 Tom Bro Amesen Tlf. 952 88 911 Email: post@glennsbildeler.no

Reklame i STASJONSPOSTEN

Siste side i **STASJONSPOSTEN** er delt inn ti annonsefelt. Disse selges til firmaer for kroner 1.000,- per stykk per år for å finansiere utsendelsen av **STASJONSPOSTEN**. Vi er på jakt etter flere annonsører og ber medlemmene om å hjelpe oss med å finne disse. Kontakt redaksjonen på 905 32032 eller e-post: post@hovk.no